

herigen Diskussionen und Äusserungen des Bundesrates nur teilweise erfüllt. Immerhin ist die Idee, alle notwendigen Finanzierungsmaßnahmen, also nicht nur die Rüstungskredite, raschmöglichst zu kompensieren, eine valable Lösung. Damit ersparen wir dem Bundesrat eine präzise Antwort auf diese Frage.

Diesen Vorbehalt wollte ich immerhin anbringen, weil diese Frage Probleme umschliesst, die wir unter Umständen in der Zukunft wieder werden aufgreifen müssen.

In globo: Es ist eine valable, d. h. eine mögliche Lösung, und deshalb bin ich im Namen der Militärkommission mit der Abschreibung dieser Motion einverstanden.

Bundesrat Furgler: Es passiert so selten, dass jemand teilweise befriedigt ist, bevor man überhaupt gesprochen hat, dass mich dieser Teil auch schon befriedigt. Ich darf festhalten: Wir haben gehandelt. Ich bin froh, dass sich beide Motionäre – Herr Widmer sogar nicht nur teilweise, sondern ganz – befriedigt erklären.

Die Kompensationssituation habe ich deutlich gemacht. Es gibt Positionen, wo es nicht möglich ist. Mit Bezug auf die Landesverteidigung werden wir bei jedem Rüstungsprogramm neu zu definieren haben, was zur Sicherheitspolitik ganz einfach unerlässlich ist. Aber es steht auch dort fest: Was einmal beschafft ist, ist vorhanden, erlebt also in diesem Sinn keine Wiederholung im nächsten Programm, kann dann höchstens noch ergänzt werden.

In diesem Sinne glaube ich auch Herrn Wyss in bezug auf seine Finanzsorgen verstanden zu haben. Wir versuchen, im Rahmen der in der Debatte geäusserten Gedanken zu kompensieren, was überhaupt geht, weil die Finanzpolitik von uns durchgehalten werden muss.

Präsident: Die beiden Motionäre stimmen im Sinne ihrer Erklärungen der Abschreibung zu.

Abgeschrieben – Classé

82.528

Postulat Oester

Arbeitsbeschaffungsprogramm. Förderung des öffentlichen Verkehrs Programme de relance. Aide aux transports publics

Wortlaut des Postulates vom 28. September 1982

Der Bundesrat wird aufgefordert,

1. die Aufhebung oder Sicherung der Niveauübergänge dadurch wesentlich zu beschleunigen, dass er bei der Gewährung der Bundesbeiträge eine grössere Flexibilität schafft, diese maximal und unbürokratisch ausschöpft und die Zahlungskredite für ausführungsfähige Vorhaben so rasch als möglich vorzieht;

2. alle Massnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, zu einer speditiveren Abwicklung des Plangenehmigungsverfahrens namentlich bei den Investitionsvorhaben der Bundesbahnen beizutragen, damit weitere Auftragsverzögerungen und die damit verbundenen Kostensteigerungen so weit als möglich vermieden werden können;

3. alle Vorkehrungen zu treffen, damit das vom Parlament 1981 für die Finanzierung der dringlichsten Vorhaben beschlossene Investitionsprogramm (Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen) auch wirklich in vollem Umfang realisiert werden kann. Angesichts der aussergewöhnlichen Kostensteigerungen besteht nämlich die Gefahr, dass das Investitionsvolumen noch weiter gekürzt werden muss. Fatale Folge davon wäre

ein weiterer Auftragsrückgang in der Waggonindustrie; die sich verschärfende Arbeitslosigkeit käme volkswirtschaftlich teurer zu stehen als eine Nachfinanzierung des vom Parlament beschlossenen Programms.

Texte du postulat du 28 septembre 1982

Le Conseil fédéral est prié:

1. D'accélérer l'élimination ou l'assainissement des passages à niveau en assouplissant l'octroi des subsides fédéraux de manière en tirer parti de la façon la plus efficace et la moins bureaucratique, et en accordant la priorité aux crédits visant à financer les projets prêts à être exécutés;

2. De prendre toutes les dispositions propres à faciliter l'approbation des plans, notamment en ce qui concerne les projets d'investissements des CFF, afin d'éviter autant que possible la hausse des dépenses due aux retards d'exécution;

3. De tout entreprendre pour que le programme d'investissement (crédit de programme pour le développement des entreprises de transport concessionnaires), voté par le Parlement en 1981 pour les projets les plus urgents, puisse être intégralement mené à bien. En effet, la hausse marquée des coûts risque d'entraîner une réduction ultérieure du volume des investissements, qui aurait pour conséquence inévitable un nouveau recul des commandes dans l'industrie de fabrication des wagons. Dans ces conditions, le chômage supplémentaire qui se produirait serait plus coûteux pour l'économie qu'un financement complémentaire du programme voté par le Parlement.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Dieses Postulat will aufzeigen, in welcher Weise einerseits der öffentliche Verkehr gefördert, andererseits ein Beitrag zur Milderung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Schwierigkeiten und der wachsenden Arbeitslosigkeit geleistet werden könnte. Es bildet zusammen mit dem Postulat Günther (Optimale Energienutzung und Umweltschutz) und der Motion Widmer (Sonderprogramm von Rüstungsbeschaffungen) eine Einheit. Grundanliegen der drei Vorstösse ist es, geplante und budgetierte Vorhaben zeitlich so vorzuziehen, dass sie möglichst rasch ein beschäftigungs- und einkommenswirksames Auftragsvolumen auslösen. Dabei sollen weder Überkapazitäten aufgebaut noch Aufträge von morgen stark präjudiziert werden.

Zu den einzelnen Anregungen:

1. Nach Aussagen von Fachleuten besteht bezüglich der Sanierung von Niveauübergängen ein wesentliches Handicap darin, dass heute in der Regel kostspielige Fälle anstehen, während die einfacheren bereits gelöst sind. Die von den Strasseneigentümern (Gemeinden, Kantone) zu tragenden anteiligen Kosten seien oft sehr hoch, was einer raschen Aufhebung bzw. Sicherung eines solchen Niveauüberganges entgegenstehe. Es erscheint deshalb als notwendig, die einschlägigen Rechtsgrundlagen in dem Sinne anzupassen, dass die Bundesbehörden für die Beitragsgewährung einen grösseren Spielraum erhalten.

2. Beim Ausbau und bei der Verbesserung wichtiger Anlagen für den öffentlichen Verkehr haben die Bundesbahnen (und wohl auch die konzessionierten Transportunternehmen) im Plangenehmigungsverfahren mit allen erdenklichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Flut von – nicht selten trölerischen – Einsprachen und Rekursen führt zu kostspieligen Umprojektierungen, jahrelangen Verzögerungen und ganz erheblichen Kostensteigerungen. Leidtragende sind dabei die Transportunternehmungen, die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, die Steuerzahler und eben auch die Industrie. Unseres Erachtens ist es nötig und möglich, Massnahmen zur Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens zu ergreifen, ohne dadurch legitime Rechte von Grundeigentümern und Anwohnern ungebührlich zu schmälern.

3. Die bei den konzessionierten Transportunternehmen des allgemeinen Verkehrs erhobenen und vom BAV überprüften

Investitionspläne ergaben für die Jahre 1982 bis 1986 einen Gesamtbedarf von rund 1,7 Milliarden Franken. Dem hätte ein Bundesanteil von 559,4 Millionen Franken entsprochen. Bewilligt wurde jedoch nur ein Rahmenkredit von 510 Millionen, zuzüglich einer Reserve von 5 Millionen für Beiträge bei Naturschäden. Die Kürzung des – erst noch auf sechs statt auf fünf Jahre zu verteilenden – Rahmenkredites bewirkte eine Herabsetzung der geplanten Investitionen um fast 107 Millionen Franken.

Das Investitionsprogramm gemäss Botschaft 81.034 beruht auf Preisen von 1980. Die neuesten Preisofferten weisen jedoch gegenüber den damaligen Angeboten enorme Erhöhungen auf, so dass ohne Nachfinanzierung weitere namhafte Kürzungen unumgänglich würden. Das wäre kaum zu verantworten, denn «der weitaus grösste Teil der angemeldeten Investitionen dient dem Ersatz veralteter Anlagen und Fahrzeuge und damit der Erhaltung der Betriebssicherheit» (Botschaft Seite 18). Ein Drittel des gesamten Investitionsbedarfs betrifft die Anschaffung von Fahrzeugen. Müssten hier nochmalige Abstriche im Auftragsvolumen vorgenommen werden, träfe es eine Branche, die gegenwärtig mit grossen Umstrukturierungs- und Arbeitsplatzproblemen kämpft.

Wir ersuchen daher den Bundesrat aus verkehrspolitischen, volkswirtschaftlichen und sozialen Gründen, Massnahmen zu treffen bzw. vorzuschlagen, die geeignet sind, die Realisierung der geplanten dringenden Investitionen vollumfänglich sicherzustellen, und danken ihm dafür.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
Rapport écrit du Conseil fédéral*

Siehe Seite 394 hiervor – Voir page 394 ci-devant
(Motion 82.504 Reimann)

Präsident: Der Bundesrat beantragt, den Vorstoss als erfüllt zu betrachten. Herr Oester gibt eine kurze Erklärung ab.

Oester: Einiges von dem, was ich namens der Fraktion vor einem halben Jahr zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit vorgeschlagen habe, ist nun ins Massnahmenpaket zur Verbesserung der Beschäftigungslage aufgenommen worden. Ich stelle dies mit Genugtuung fest und danke allen, die entsprechende Anträge eingebracht bzw. unterstützt haben.

Gestatten Sie mir noch zwei Feststellungen, auf die ich grossen Wert lege: Erstens ist offen und deutlich darauf hinzuweisen, dass der Bundesrat dem Parlament früher als ursprünglich beabsichtigt einen neuen Rahmenkredit für Investitionen konzessionierter Transportunternehmen vorlegen müssen. Herr Bundesrat Furgler hat schon einmal ganz kurz dieses Thema angetippt. Nachdem nun beschaffungsreife Vorhaben in beträchtlichem Ausmass vorgezogen werden sollen, wird das unausweichlich sein. Ich hoffe sehr, die Räte werden dannzumal für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ebensoviel Verständnis zeigen wie heute im Rahmen der Wirtschaftsförderung. Zweitens ist in Anlehnung an das Votum unseres Fraktionssprechers Jaeger zu betonen, dass wir aus dem, was uns jetzt bei der Wirtschaftsförderung Schwierigkeiten bereitet, Lehren ziehen müssen. Trotz mittelfristig zum Teil grossem Investitionsbedarf sind ausführungsfähige Vorhaben in verschiedenen zivilen Bereichen mühsam zusammengekratzt worden. (Das ist doch der Hauptgrund, warum das Militär so viel mehr bekommen hat.) Musterbeispiel: SBB. Aus diesem recht grotesken Umstand ist zu folgern, dass der Bund nun zielstrebig daran gehen muss, vorausschauend ein Beschäftigungsprogramm zu erarbeiten. Dieses Programm ist laufend à jour zu halten, denn die nächste Rezession kommt gewiss.

In diesem Sinne erkläre ich mich mit dem Antrag des Bundesrates, mein Postulat als erledigt abzuschreiben, einverstanden und danke ihm für die Anträge, die er gestellt hat.

Abgeschrieben – Classé

82.586

**Postulat Rothen
Situation in der Uhrenindustrie
Situation de l'industrie horlogère**

82.587

**Postulat Rothen
Uhrenindustrie. Mängel der Branche
Industrie horlogère. Déficiences de la branche**

Wortlaut des Postulats 82.586 vom 8. Oktober 1982

Der Bundesrat wird ersucht, dem Parlament einen Bericht über die Situation in der Uhrenindustrie zu unterbreiten. Der Bericht soll in Anlehnung an den Bericht von Prof. Hill vom März 1977 verfasst werden.

Texte du postulat 82.586 du 8 octobre 1982

Le Conseil fédéral est invité à présenter au parlement un rapport sur la situation de l'industrie horlogère. Ce rapport prendra pour modèle celui du Professeur Hill paru en mars 1977.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Borel, Deneys, Eng, Gloor, Houmard, Kohler, Raoul, Loetscher, Meizoz, Müller-Balsthal, Nussbaumer, Reimann, Ruffy, Stich (14)

Wortlaut des Postulats 82.587 vom 8. Oktober 1982

Die jüngst erschienene Studie des Genfer Battelle-Instituts zeigt, dass die Schwierigkeiten der schweizerischen Uhrenindustrie unter anderem zurückzuführen sind auf

- das zu späte Vermarkten neuer Technologien,
- die zu breite horizontale Branchenorganisation,
- ein ungenügendes Marketing.

Die im Auftrag des EVD von Prof. Hill verfasste Studie vom März 1977 zeigte die gleichen Mängel auf.

Die in der Uhrenbranche bestehenden bekannten Mängel haben bedenkliche Auswirkungen. Sie gefährden die Branche als ganzes und damit die von der Uhrenindustrie wirtschaftlich dominierten Regionen.

Im Interesse der wirtschaftlich bedrohten Regionen und der Erhaltung der schweizerischen Uhrenindustrie wird der Bundesrat gebeten, auf die Uhrenbranche einzuwirken und mitzuhelfen, diese auf die im gesamtschweizerischen Interesse liegende Zielsetzung auszurichten.

Texte du postulat 82.587 du 8 octobre 1982

L'étude de l'Institut Battelle à Genève, parue récemment, montre que les difficultés de l'industrie horlogère suisse sont imputables notamment à

- des retards dans la commercialisation de nouvelles technologies,
- une structure trop horizontale de la branche,
- une promotion insuffisante.

Le rapport de mars 1977, rédigé par le Professeur Hill pour le compte du Département fédéral de l'économie publique, mettait en évidence les mêmes lacunes.

Les déficiences notoires de l'industrie horlogère ont des répercussions inquiétantes. Elles menacent la branche dans son ensemble, et par là-même les régions dont c'est la principale ressource.

Pour éviter le dépérissement de ces régions et pour assurer le maintien de l'horlogerie en Suisse, le Conseil fédéral est invité à agir en vue d'amener et d'aider cette branche à orienter son évolution dans l'intérêt de l'économie dans son ensemble.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Borel, Deneys, Eng, Gloor, Houmard, Kohler Raoul, Loetscher, Meizoz, Müller-Balsthal, Nussbaumer, Reimann, Ruffy, Stich (14)

Postulat Oester Arbeitsbeschaffungsprogramm. Förderung des öffentlichen Verkehrs

Postulat Oester Programme de relance. Aide aux transports publics

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.528
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.03.1983 - 14:30
Date	
Data	
Seite	397-398
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 294

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.